

DERWENT-ACC-NO: 1998-218452

DERWENT-WEEK: 199830

COPYRIGHT 2007 DERWENT INFORMATION LTD

TITLE: Turbo-compound-combustion engine for motor vehicle - has valves arranged in pipe on suction side of exhaust-driven compressor in intake pipe to reduce gas-flow to turbine stage

INVENTOR: HAKANSSON, N O

PATENT-ASSIGNEE: VOLVO LASTVAGNAR AB[VOLV]

PRIORITY-DATA: 1996SE-0003618 (October 3, 1996)

PATENT-FAMILY:

PUB-NO	PUB-DATE	LANGUAGE	PAGES	MAIN-IPC
DE 19743751 A1	April 9, 1998	N/A	004	F02D 009/06
SE 507506 C2	June 15, 1998	N/A	000	F02B 041/10
SE 9603618 A	April 4, 1998	N/A	000	F02B 041/10

APPLICATION-DATA:

PUB-NO	APPL-DESCRIPTOR	APPL-NO	APPL-DATE
DE 19743751A1	N/A	1997DE-1043751	October 2, 1997
SE 507506C2	N/A	1996SE-0003618	October 3, 1996
SE 9603618A	N/A	1996SE-0003618	October 3, 1996

INT-CL (IPC): F02B037/00, **F02B041/10** , **F02D009/06**

ABSTRACTED-PUB-NO: DE 19743751A

BASIC-ABSTRACT:

A turbo-compound-IC engine has an intake pipe (9), an exhaust pipe (5), a turbo-compressor (3) whose first turbine stage is coupled to the exhaust so as to drive the compressor stage in the intake pipe and a second turbine stage downstream of the first stage, coupled by gearing 911) to the crankshaft.

A compression brake device and valves (14) are located in the exhaust pipe upstream of the second turbine stage, used to reduce the gas flow to this second stage. The valves are in a pipe (19) on the suction side of the compressor in the intake pipe. There is a cooler on the intake side of the compressor for the exhaust gases coming through the valves.

ADVANTAGE - Increased engine output.

CHOSEN-DRAWING: Dwg.1/1

TITLE-TERMS: TURBO COMPOUND COMBUST ENGINE MOTOR VEHICLE VALVE
ARRANGE PIPE

SUCTION SIDE EXHAUST DRIVE COMPRESSOR INTAKE PIPE REDUCE GAS
FLOW

TURBINE STAGE

DERWENT-CLASS: Q52

SECONDARY-ACC-NO:

Non-CPI Secondary Accession Numbers: N1998-172698



⑨ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 197 43 751 A 1**

⑤ Int. Cl.⁶
F 02 D 9/06
F 02 B 37/00

⑲ Aktenzeichen: 197 43 751.6
⑳ Anmeldetag: 2. 10. 97
㉑ Offenlegungstag: 9. 4. 98

DE 197 43 751 A 1

③① Unionspriorität:
9603618-1 03. 10. 96 SE

⑦① Anmelder:
Volvo Lastvagnar AB, Göteborg/Göteborg, SE

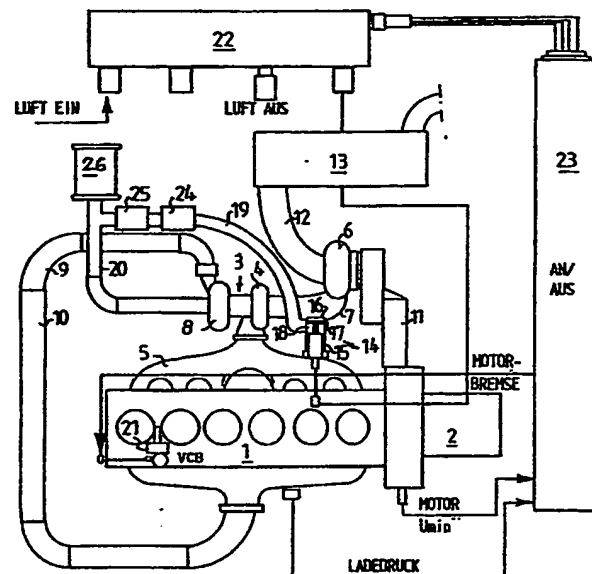
⑦④ Vertreter:
HOFFMANN · EITLE, 81925 München

⑦② Erfinder:
Håkansson, Nils Olof, Stenkullen, SE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤④ Turbo-Compound-Verbrennungsmotor mit Motorbremse

⑤⑦ Die Erfindung betrifft einen Turbo-Compound-Verbrennungsmotor mit einer Motorbremse (21) (oder Kompressionsbremseinrichtung) und einem Ventil (14) zur Reduzierung des Gasstroms zur Antriebsturbine (6) der Turbo-kompressoreinheit (3) während der Motorbremsung. Das Ventil (14) ist in einer Leitung (19) angeordnet, das die Abgasleitung (7) auf der Ansaugseite der Antriebsturbine mit der Einlaßleitung (20) auf der Ansaugseite der Kompressorturbine verbindet.



DE 197 43 751 A 1

Technisches Gebiet

Die vorliegende Erfindung betrifft einen Turbo-Compound-Verbrennungsmotor (oder auch einen Verbrennungsmotor mit leistungsabgebendem Abgasgebläse bzw. ein Abgasturbolader-Verbrennungsmotor) umfassend eine Einlaßleitung und eine Auslaßleitung, einen Turbokompressor mit einer ersten Turbinenstufe, die mit der Abgasleitung gekoppelt ist und eine Kompressorstufe in der Einlaßleitung antreibt, eine zweite Turbinenstufe, die auf der stromabwärts liegenden Seite der ersten Turbinenstufe angeordnet ist und über eine Übertragungseinrichtung mit der Kurbelwelle gekoppelt ist, eine Kompressionsbremseinrichtung (compression braking device) und Ventilmittel, die in der Abgasleitung stromaufwärts zur zweiten Turbinenstufe angeordnet sind und beim oder nach dem Aktivieren der Kompressionsbremseinrichtung eingestellt werden können, um den Gasstrom zur zweiten Turbinenstufe zu reduzieren.

Stand der Technik

Es ist bekannt, daß die Motorbremsleistung eines Fahrzeuges erhöht werden kann, wenn der Verbrennungsmotor mit einer sogenannten Kompressionsbremseinrichtung (oder allgemein einer Motorbremse) ausgerüstet ist, mittels der die Verbrennungskammer des Motors im Bremsmodus während des letzten Abschnitts des Verdichtungsaktes mit dem Abgassystem verbunden ist, beispielsweise durch Öffnen der vorhandenen Abgasventile. Das Ergebnis wird sein, daß die verdichtete Luft während des VerdichtungsHubes aus den Zylindern ausströmen wird und die während des VerdichtungsHubes geleistete Verdichtungsarbeit während des ExpansionsHubes nicht wieder eingebracht werden kann, was somit zu einer Zunahme der Bremsleistung des Motors führt. Bei der Motorbremsung mit einem Turbo-Compound-Verbrennungsmotor ist es somit wünschenswert, die der mit der Motorkurbelwelle gekoppelten Antriebsturbine zugeführte Extraleistung zu eliminieren oder zumindest zu reduzieren, um die maximale Bremsleistung zu erzielen. Zu diesem Zweck ist es bekannt, ein Nebenventil in einer Nebenleitung anzuordnen, die stromaufwärts der Antriebsturbine von der Abgasleitung abzweigt und stromabwärts der Antriebsturbine in die Abgasleitung mündet. Ein Turbo-Compound-Verbrennungsmotor mit einer derartigen Bypass-Leitung ist beispielsweise aus der EP 0 477 579 bekannt. Während der Motorbremsung wird das Nebenventil geöffnet, so daß durch die Antriebsturbine eine größere oder geringere Abgasmenge durchgelassen und über den Auspuff und die Abgasleitung in die Atmosphäre abgegeben wird.

Darstellung der Erfindung

Das der Erfindung zugrundeliegende technische Problem besteht vor allem darin, einen Turbo-Compound-Verbrennungsmotor der eingangs beschriebenen Art bereitzustellen, mit dem eine höhere Motorbremsleistung als mit dem oben beschriebenen Verbrennungsmotor erzielt werden kann.

Dieses technische Problem wird durch einen Motor mit den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Ein derarti-

ger erfindungsgemäßer Motor zeichnet sich dadurch aus, daß die Ventilmittel in einer Leitung angeordnet sind, die auf der Ansaugseite der Kompressorstufe in die Einlaßleitung (oder dem Ansaugrohr) mündet.

Der sehr einfache Schritt des Anschließens der Leitung vom Neben- oder Bypass-Ventil zur Einlaßleitung anstatt mit der Abgasleitung erbringt eine Reduzierung des Abgasstroms zur Antriebsturbine, ohne daß die Antriebsturbine umgangen wird. Alles Gas, das letztlich den Verbrennungsmotor verläßt, lief bisher durch die Antriebsturbine. Durch das Verbinden der Leitung mit dem Ventil mit der Einlaßleitung wird auf der stromabwärts liegenden Seite der Verdichterturbine ein niedrigerer Druck als der Atmosphärendruck erzielt, was einen größeren Druckverlust über die Kompressorturbine hinweg schafft als bei dem Stand der Technik, also der bekannten Ausgestaltung, wo immer ein Abgasgedruck im Abgasdrucksystem vorhanden ist, so daß der Druck hier immer etwas höher ist als der atmosphärische Druck. Ein größerer Druckverlust führt aber zu einer höheren Verdichter- oder Kompressorladeleistung. Obwohl es zutrifft, daß im Bremsmodus während des EinlaßHubes die Kolben einer größeren Energie des Gases ausgesetzt sind, muß die Arbeit, die die Kolben während des VerdichtungsHubes gegen das Gas ausführen, soviel größer werden, daß der Nettoeffekt eine höhere Bremsleistung sein wird.

Dadurch, daß während der Motorbremsung keine Einspritzung und Kraftstoffverbrennung stattfindet, werden sich keine Verbrennungsprodukte in dem Gas befinden, die ansonsten den Kompressor und den Ladeluftkühler beschädigen könnten. Das Gas ist aber in geeigneter Weise gekühlt, bevor es zur Einlaßseite eingeführt wird.

Wenn auch ein Staubseparator oder ein Staubfilter in der Leitung beabstandet vom Ventil angeordnet ist, kann das Ventil als ein sogenanntes EGR-Ventil (Abgasrückführventil) verwendet und während des Fahrmodus so gesteuert werden, daß es sich innerhalb des Lastintervalls des Verbrennungsmotors zur Abgasrückführung öffnet, wo dies zur Emissionsreduzierung nötig ist. Auf diese Weise erfüllt die Anordnung gemäß der Erfindung eine Doppelfunktion.

Kurze Beschreibung der Zeichnungen

Im folgenden ist zur weiteren Erläuterung und zum besseren Verständnis ein Ausführungsbeispiel der Erfindung unter Bezugnahme auf die einzige Figur näher beschrieben und erläutert. Es zeigt:

die einzige Figur schematisch eine Turbo-Compound-Brennkraftmaschine gemäß der Erfindung.

Beschreibung eines Ausführungsbeispiels der Erfindung

Wie aus der Figur ersichtlich ist, ist ein Sechszylinder-Turbo-Compound-Verbrennungsmotor bzw. ein Misch- oder ein Verbundmotor 6 mit einem hieran angekoppelten Getriebe 2 ersichtlich. Ein allgemein mit dem Bezugszeichen 2 bezeichneter Turbokompressor umfaßt eine erste Turbinenstufe 4, die an dem Motorabgasammler 5 angeschlossen ist, und eine zweite Turbinenstufe 6, die an der Auslaßseite der Turbinenstufe 4 an eine Abgasleitung 7 angeschlossen ist. Die erste Turbinenstufe 4 ist eine kleine Hochdruckstufe, die einen Kompressor 8 in einer Lufteinlaßleitung 9, die einen Ladeluftkühler 10 umfaßt, antreibt, während die zweite Turbinenstufe 6 eine große Niederdruckstufe ist, die

über eine Übertragungseinrichtung 11 mit der Motor-
kurbelwelle gekoppelt ist. Die Turbinenstufe 6 ist mit
der Auslaßseite an eine einen Auspufftopf 13 umfassen-
de Abgasleitung 12 angeschlossen. Über ein kontinuier-
lich variables Abgasauslaßventil (nicht gezeigt) (waste
gate valve) kann der Abgasstrom durch die Hochdruck-
Turbine 4 kontrolliert werden, um den Lade-grad des
Kompressors 8 zu steuern. Ein pneumatisch gesteuertes
Ventil 14 besitzt ein Ventilelement 16, das sich in einem
Ventilgehäuse 15 bewegt, um in einer offenen Position
eine Öffnung 17 in der Leitung 7 freizugeben, so daß
Gas von der Leitung 7 über einen Auslaß 18 im Ventil-
gehäuse 15 zu einer Leitung 19 strömen kann, die in
einen Einlaßleitungsabschnitt 20 zwischen einem Luftfil-
ter 26 und dem Kompressor 8 mündet.

Der Motor ist mit einer schematisch angedeuteten
Kompressionsbremseinrichtung — bzw. allgemein Mo-
torbremse 21 ausgestattet, die derart sein kann, wie sie
in der SE 466 320 gezeigt und beschrieben ist und mit-
tels derer die Motorzylinder während des letzten Teils
des Einlaßhubs wie auch während des letzten Teils des
Verdichtungshubs mit dem Auspufftopf verbunden wer-
den können, um den Motorbremseffekt zu erhöhen. Die
Motorbremse 21 wird elektrisch betrieben, während das
Ventil 14 über eine mit einer Druckluftquelle (nicht ge-
zeigt) verbundene Steuerventileinheit 22 pneumatisch
betätigt wird. Sowohl die Motorbremse 21 wie auch das
Ventil 14 werden durch eine Steuereinrichtung 23 ge-
steuert, die vorzugsweise ein Mikroprozessor ist, der
Ausgabesignale zum An- und Ausschalten der Motor-
bremse wie auch zum Einstellen des Ventils 14 in Erwi-
derung auf die vom Fahrer ausgehenden Kommandos
aussendet. Dies bedeutet, daß, wenn der Fahrer die Mo-
torbremse 21 aktiviert, sich das Ventil 14 zur gleichen
Zeit öffnet, um Gas in der Leitung 7 zur Einlaßleitung 20
zu führen und hierdurch den Druckverlust über die Tur-
binenstufe 4 zu erhöhen, wie auch die Abgaszuführung
zur Antriebsturbine 6 zu reduzieren, wodurch die An-
triebsleistung der Antriebsturbine reduziert wird.

Das Ventil 14 ist vorzugsweise kontinuierlich zwi-
schen einer vollständig geschlossenen und einer voll-
ständig offenen Stellung veränderbar, um in einem nor-
malen Fahrmodus zur Abgasrückführung verwendet zu
werden, unter solchen Betriebsbedingungen (niedrige
Geschwindigkeit, Teillast, etc.), bei denen eine Abgas-
rückführung (EGR) notwendig ist, um die Abgasemis-
sionen auf einem zulässigen niedrigen Wert zu halten.
Das Ventil 14 wird in einer an sich bekannten Art durch
die Steuereinheit 23 gesteuert und zwar als Funktion
verschiedener Fahrzeug- und Verbrennungsmotordar-
ten, die der Steuereinheit zugeführt werden.

Um den Kompressor 8 und den Ladeluftkühler 10
gegen Überhitzen und Verschmutzen zu schützen, sind
insbesondere während der Abgasrückführung in der
Leitung 19 ein Staubseparator 24 bzw. Staubfilter und
ein Kühler 25 angeordnet, durch die das rückgeführte
Gas zum Reinigen und Kühlen strömt.

Patentansprüche

1. Turbo-Compound-Verbrennungsmotor, umfas-
send eine Einlaßleitung (9, 20) und eine Abgaslei-
tung (5, 7, 12), einen Turbokompressor (3) mit einer
ersten Turbinenstufe (4), die mit der Abgasleitung
gekoppelt ist und eine Verdichterstufe (8) in der
Einlaßleitung antreibt, und eine zweite Turbinen-
stufe (6), die auf der stromabwärts liegenden Seite
der ersten Turbinenstufe angeordnet und über eine

Übertragungseinrichtung (11) mit der Kurbelwelle
gekoppelt ist, eine Kompressionsbremseinrichtung,
und Ventilmittel (14), die in der Abgasleitung
stromaufwärts der zweiten Turbinenstufe angeord-
net sind und bei oder nach der Aktivierung der
Kompressionsbremseinrichtung eingestellt werden
können, um den Gasstrom zur zweiten Turbinen-
stufe zu reduzieren, dadurch gekennzeichnet, daß
die Ventilmittel (14) in einer Leitung (19) angeord-
net sind, die auf der Ansaugseite der Verdichterstu-
fe (8) in die Einlaßleitung (20) mündet.

2. Verbrennungsmotor nach Anspruch 1, dadurch
gekennzeichnet, daß ein Kühler (25) auf der Einlaß-
seite der Verdichterstufe (8) zum Kühlen der Abga-
se, die durch die Ventilmittel (14) strömen, angeord-
net ist.

3. Verbrennungsmotor nach Anspruch 2, dadurch
gekennzeichnet, daß ein Staubseparator (24) oder
Staubfilter zwischen den Ventilmitteln (14) und
dem Kühler (25) angeordnet ist.

4. Verbrennungsmotor nach einem der Ansprüche
1—3, dadurch gekennzeichnet, daß die Kompres-
sionsbremseinrichtung (21) und die Ventilmittel (4)
durch eine gemeinsame elektronische Steuerein-
richtung (23) gesteuert werden.

Hierzu 1 Seite(n) Zeichnungen

